NUMEROASE RALIURI INTERNAȚIONALE PE TERITORIUL ȚĂRII NOASTRE

Competițiile automobilistice desfășurate în ultimii ani în țara noastră au stîrnit un viu interes în rîndul posesorilor de autoturisme care fac sugestii privind organizarea viitoarelor manifestări.

Ținînd seama de propunerile primite, Automobil Clubul Român a întocmit proiectul calendarului competițional pentru anul 1968, pe care îl pune în discuția automobiliștilor și prin paginile ziarului „Sportul", urmînd ca la sfîrșitul lunii decembrie proiectul să fie supus spre aprobare Comisiei sportive naționale auto.

Proiectul de calendar cuprinde competiții locale, republicane și internaționale.

Competițiile locale vor consta în raliuri sportive-turistice, în probe de îndemînare și în probe de viteză în coastă, care vor constitui și o pregătire a automobiliștilor în eventualitatea participării la competițiile republicane și internaționale.

Competițiile republicane vor fi deschise automobiliștilor mai experimentați care au avut o comportare bună și în competițiile locale.

Pentru cele internaționale vor fi selecționați cei mai buni automobiliști în funcție de rezultatele obținute anterior.

COMPETIȚII LOCALE: martie — mai; octombrie — decembrie (conform propunerilor ce se vor primi de la filialele A.C.R.).

CAMPIONATUL DE COASTĂ: faza I 7 aprilie; faza a II-a 5 mai; faza a III-a 19 mai; faza a IV-a 6 octombrie.

RALIUL MONTE CARLO: 19—20 ianuarie (organizarea trecerii prin țara noastră).

RALIUL ROMANIEI (ediția a III-a): 14—15 iunie.

RALIUL DUNĂRII (ediția a V-a): 17—20 iulie (organizare și participare).

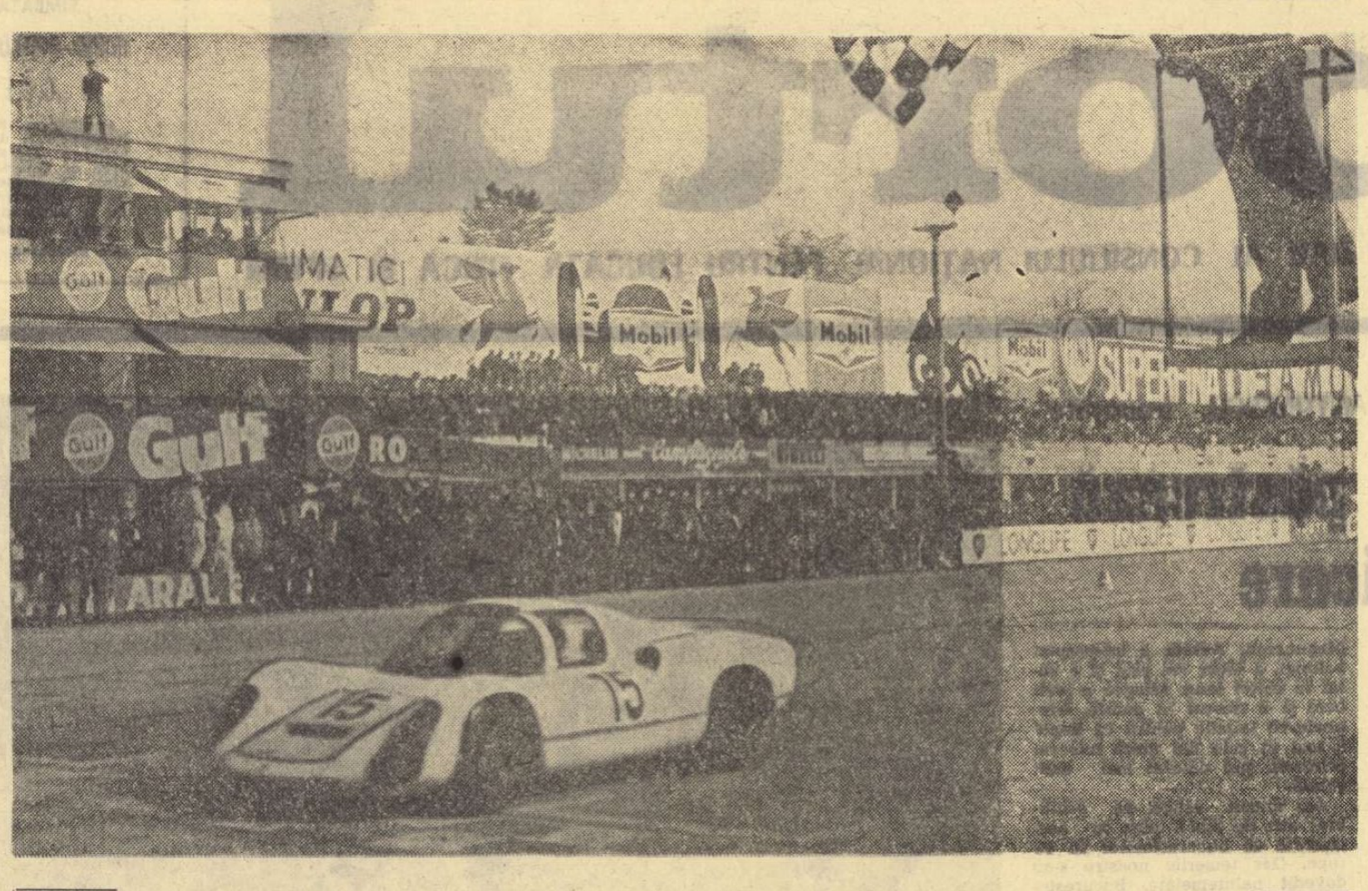
RALIUL BALCANIC (ediția a IV-a): 6—7 septembrie (organizare și participare).

TURUL EUROPEI (ediția a XII-a): 14—15 septembrie (organizarea trecerii prin țara noastră).

RALIUL SOFIA — SINAIA: 19—20 octombrie (organizare și participare).

A.C.R. studiază și posibilitatea organizării unor curse de viteză pe circuit, curse foarte mult gustate de automobiliști, cît și de spectatori.

Al. TEODORESCU



Aspect din competiția „Trofeul Filippo Caracciola", desfășurată anul acesta pe cunoscuta pistă de la Monza (Italia). Sosește concurentul Mittler, pe automobilul Porsche

Nu sîntem singuri pe lume!

Era atomică, cea a zborurilor interplanetare, pe scurt, era vitezei. Toți sîntem grăbiți, nu vrem să pierdem nici o clipă. Și cu cît herghelia de cai de sub capota mașinii noastre este mai impresionantă, cu atît crește satisfacția de a putea lăsa pe alții să-ți cunoască eșapamentul... Pînă aici totul pare normal, omenește explicabil.

Dar, ceea ce a început să se petreacă zilnic pe străzile și șoselele noastre, necesită totuși trageren unui semnal de alarmă. Aș înclina să spun că a început era lipsei de considerație față de ceilalți, fie ei șoferi sau pietoni. Te uiți în jur și te îngrozești: conducătorii auto au uitat să mai zîmbească! Nervoși și încruntați, stau la volan, gata să vocifereze pentru orice și împotriva oricui. În viața de toate zilele, ei se comportă probabil normal, au o meserie, sînt stimați de colegi, de subalterni sau șefi, respectă niște reguli scrise sau nescrise de convețuire socială. Dar cînd se urcă în mașini, devin alții! Se simt singuri pe lume, sau chiar dacă nu se simt așa, se comportă astfel. Pentru ei nu mai există decît persoana lor; pe aici merg eu, ceilalți nu mă interesează, să se ferească... Și cu cît capacitatea motorului crește, cu atît și nepăsarea față de ceilalți.

Vă voi prezenta — pe scurt — cîteva asemenea categorii... la modă.

Cei mai răspîndiți sînt incontestabil „cursierii". Aceștia nu pot suferi în fața lor nici o altă mașină, chiar dacă se întîmplă să nu fie grăbiți, duminica de exemplu, cînd se află cu familiile la plimbare. S-ar părea că singura lor plăcere adevărată constă în a depăși. Au loc sau nu, ei se bagă... (uneori pe ei înșiși și pe alții la spital). Limitele de viteză, stabilite prin lege, nu există pentru „cursieri" Ei gonesc — viteza e o plăcere, își zic în gînd — chiar dacă știu că peste cîteva clipe vor pierde minute în fața unui stop sau zeci de minute la o barieră de cale ferată. Și-apoi îi vezi pufăind țigară după țigară, nerăbdători să-și reia cursa. Să se mai uite la vreun peisaj frumos sau să se bucure, eventual, de o întrerupere voluntară a poziției crispate la volan, nici nu le trece prin minte!

„Semaforiștii" au altă manie: să pornească neapărat pe galben sau să se mai strecoare, înainte de a veni culoarea roșie. Nu se știesc să te claxoneze, dacă le stai la semafor în față, și nu pornești pe galben, așa cum vor ei, în grabă lor. Speriatul pietonilor face parte din gama plăcerilor lor deosebite.

„Luminiștii" depășesc în situații cu totul nepermise și cred că sînt absolviți de orice răspundere față de tine, care vii din față și ai de fapt tot dreptul de partea ta, dacă îți fac semn cu lumina și te obligă de multe ori să apeși desperat pe frînă, ca dînșii să aibă o satisfacție în plus, cînd spun însoțitoarei, în timp ce trec vijelios, cu cauciucurile vîjiind: „l-ai văzut și pe ăsta, ce s-a speriat!..."

„Culoariștii" sînt și ei oameni foarte grăbiți! Deși știu că vor s-o ia pe prima stradă la dreapta, merg pe culoarul de viteză, pentru ca în ultima clipă, înainte de începerea liniilor neîntrerupte sau chiar și peste acestea, să se mute brusc pe culoarul cel mai din dreapta, uitînd să mai facă semnalul necesar. Că s-ar putea întîmpla să mai vină cineva și pe acest culoar, nu-i interesează!

Pe ploaie își fac apariția „stropitorii". Victime: casele, mașinile altora și în special pietonii. La faptul că există și alți oameni pe stradă, nu se gîndesc de fel.

Așteptă, de exemplu, un loc care tocmai se eliberează și iată „parcagiul" care, turtindu-ți aripa, se strecoară în spațiul tău, poate mult așteptat. Unii își parchează mașina oblic sau în așa fel încît între mașini să rămînă spațiu mult, comod pentru ei, dar nu și pentru altul

Legea priorității a căpătat un adaos pentru categoria celor cu mașina mai mare și mai grea. Tot ce se află sub gabaritul lor trebuie să le facă loc. Într-un procentaj destul de ridicat, șoferii de camioane, de troleibuze și de autobuze cred că merg mai bine cu această filozofie de loc altruistă!

O specie care era pe cale de dispariție, renaște în ultima vreme. Deși, în majoritatea cazurilor, poartă semnul de începători pe parbriz, ei se recomandă la orice ocazie: „dumneata știi cine sînt eu?". Nici nu dorim să știm! Legea circulației îi împarte pe șoferi numai în două categorii: cei care o respectă și cei care nu!

★

Sper că rîndurile mele nu v-au încruntat frunțile prea mult! Autocritica este grea, într-adevăr. Dar, într-o clipă de sinceritate, nu v-ați recunoscut cumva într-una din categoriile de mai sus? N-ar fi mai bine, pentru noi toți, să reîncepem să zîmbim la volan? Să facem, amabili, semn unui alt conducător, încercat sau începător, să treacă el înainte? Sau unui picton? Să zîmbim chiar agentului de circulație? N-ar fi oare mai bine?

F. BRANDRUP

ANTIMEMORIILE LUI STIRLING MOSS

1 Textul pe care vi-l prezentăm, în rîndurile ce urmează, nu este o autobiografie, nici o povestire, sau un studiu, ci mai degrabă confesiunea unui om care și-a dedicat întreaga viață sportului automobilist. Ce calități sînt indispensabile unui automobilist de competiții? Este vorba doar de curaj și inteligență? Care sînt raporturile exacte dintre om și mașină? Ce înseamnă viteza și caracterul său relativ în cursă? Atîtea și atîtea întrebări la care englezul Stirling Moss, unul dintre cei mai mari automobiliști din istoria acestui sport, răspunde cu toată sinceritatea și fără reticențe. Nu e nevoie să fii mare amator de curse pentru a te pasiona citind confidențele lui Stirling Moss. El ne oferă, prin profunzimea judecăților sale, un document viu și omenesc.

Mulți tineri mi se adresează în scris sau la telefon, întrebîndu-mă ce trebuie să facă pentru a deveni alergători în cursele de automobile. Nici eu nu sînt sigur că posed cel mai bun răspuns dar se pare că oamenii nu înțeleg fondul problemei. În primul rînd ei pun prea mult accent pe automobil, pe instrument, pe echipament și mecanică. Cunoașteți, desigur, persoane care se amuză, găsesc o mare plăcere în a-și schimba mereu mașinile de sport sau chiar de turism. Ar fi foarte greu să-i faci să înțeleagă că un automobilist de concurs nu se preocupă prea mult de maniera în care funcționează mașinile, nici de felul mașinii în care se urcă. El știe doar că dacă manevrează acceleratorul, viteza va crește sau va scădea. Știe, de asemenea, că mașina a ajuns la un punct în care nu mai poate da randament. Atunci va căuta alta. Eu am o idee exactă ce reprezintă 7 200 de turații. Într-o cursă viteza este pur și simplu relativă. 150 km pe oră ți se pare ceva rapid pînă cînd ai atins această viteză. Apoi, 200 km pare rapid pînă ai ajuns la 250 km. Ceea ce contează în automobilism este să simți ce viteză poți utiliza. Dacă ieși un viraj la 100 km pe oră, 102 km este prea rapid și 98 ar fi prea încet. Trebuie să fii capabil să apreciezi diferența prin vibrațiile înseși ale scaunului pe care stai.

De la început aș vrea să atrag atenția că sînt mari deosebiri între conducerea unui automobil pe un circuit de curse și conducerea pe o șosea pe care mergi avînd o destinație.

De multe ori am spus-o, și o repet cu riscul de a deveni plictisitor, că a conduce pe o șosea cu circulație este uneori mai greu decît a conduce pe un circuit. Mulți au rîs cînd am spus că este stupid să conduci cu o singură mînă, cînd ai pasageri, chiar și pe o autostradă. Ambele feluri de a conduce, deși foarte diferite, au totuși ceva comun. Conducătorului îi trebuie, în afară de o oarecare formă sportivă, abilitate și o limpezime desăvîrșită a minții. Foarte important este să-ți cunoști propriile limite. Mi se pare cel puțin bizar cîte idei false s-au răspîndit în lumea automobiliștilor. De exemplu, ideea că pentru a deveni automobilist de curse trebuie să ai o mare doză de curaj. În contextul actual al dezvoltării automobilismului eu cred că acest curaj nu este un avantaj (exceptînd împrejurări cu totul deosebite). Mai degrabă, curajul, cum îl înțeleg unii automobiliști, este un dezavantaj. Dacă un alergător are prea mult curaj, îi va fi greu să-și cunoască limitele sau și le va cunoaște cînd va fi prea tîrziu. Cînd am alergat în Marele premiu al Portugaliei, două luni după un accident suferit în localitatea Spa, îmi amintesc că am simțit o oarecare teamă. Conduceam o mașină de același tip cu cea care nu îmi fusese favorabilă. Circuitul Portugaliei are trei benzi. Îmi aduc aminte că, luînd un viraj prea rapid, cu 200 km la oră, mi-a venit în minte ce s-ar putea întîmpla dacă aș pierde o roată. Tot ceea ce poți face practic este să alungi astfel de gînduri din minte. Alergătorul automobilist nu trebuie să fie preocupat, obsedat, de idei neplăcute. Dacă apar, să le elimine din mintea sa. Nu e desigur ușor, dar această măiestrie, această stăpînire de sine, este o calitate primordială a automobilistului. Și ea nu se va numi neapărat curaj. Curajul singur nu duce la succes în curse. Firește că noi cei din meserie avem temperamente de luptători. Dar de aici pînă la deviza „ori ciștig, ori mă curăț", este o distanță serioasă. Eu cred că victoria presupune un ansamblu de condiții care începe cu studierea graficului orar și continuă pînă la supravegherea atentă a adversarului, trecînd prin cîntărirea judicioasă a propriilor posibilități, ca și ale mașinii. Într-un mare premiu, vitezele se schimbă fără încetare. Trebuie să menajezi întîi mașina, apoi propriile reflexe. Dacă te menții tot timpul într-un maximum de tensiune interioară, riști să ai reflexele tocite în finalul cursei.

Trebuie să te cunoști foarte bine pentru a face o treabă serioasă în oricare gen de muncă. Este atît de ușor pentru un om să fie la un moment dat dezamăgit de persoana pe care ar trebui să o cunoască cel mai bine; de el însuși. Iată, de pildă, conducătorii debutanți, clasați în rîndul speranțelor, au adesea accidente deoarece autocunoașterea este sumară. Intrînd într-un viraj cu o viteză pe care o consideră destul de convenabilă, dar în realitate pentru ei foarte rapidă, debutantul vede deodată un necunoscut gonind alături de el într-un automobil asemănător. Atunci își spune: probabil că am calculat prost acest viraj; trebuie să fie un viraj mai rapid decît am prevăzut eu; căci, iată, un ageamiu se află alături. Și la turul următor el atacă cu o viteză mai mare virajul și intră în „decor". Nu există viraj mai rapid sau mai puțin rapid. Există doar oameni care, luați individual, sînt mai mult sau mai puțin capabili să atace un viraj cu o viteză mai mare sau mai mică. Automobile care, luate separat, pot trece sau nu acest viraj.

Trebuie în permanență să-ți cunoști limitele. Dacă ele au fluctuații, trebuie să știi acest lucru în fiecare zi. Cea mai mare nenorocire pentru un automobilist de curse este să conducă peste limitele posibilităților sale într-o zi anumită. Dacă vei face 3 minute și 4 secunde pe un circuit într-o anumită zi, aceasta nu înseamnă că poți realiza neapărat același timp în ziua următoare. Un conducător care nu este în formă cînd se așază la volanul unei mașini de curse și mașina nu-l acceptă, riscă accidentul...

(Va urma)

Adaptare de

I. VÎLCEANU

Un as al volanului vă învață:

CONDUCEREA PE GHEAȚĂ

Pentru începători, mersul pe un drum acoperit de polei înseamnă o încercare grea. Majoritatea automobiliștilor preferă, în astfel de condiții, să stea acasă sau, în oraș, să folosească tramvaiul.

Totuși, deși poate să vă pară ciudat, trebuie să știți că pentru marii campioni mersul pe drumurile înghețate constituie o reală distracție. Aceasta deoarece conducerea unui automobil normal pe polei este foarte asemănătoare cu conducerea unei mașini de curse pe șosea uscată. De ce? Pentru că datorită excedentului considerabil de putere, la acestea din urmă roțile pot patina pe uscat la cea mai mică accelerare, la fel cum se întîmplă pe gheață cu un automobil normal, care pierde aderența la cel mai modest demaraj.

Desigur, există și în materie de drum înghețat foarte multe nuanțe, pornind de la zăpadă bătută circulată, pînă la poleiul lustruit ud, adică acoperit de un strat foarte subțire de apă, care se produce la începutul zilelor de moină. Pe poleiul ud coeficientul de aderență are cele mai reduse valori, scăzînd pînă la 0,04—0,05, adică fiind de douăzeci de ori mai mic decît pe asfalt uscat și aspru.

Iată cîteva sfaturi utile pentru conducerea pe gheață:

1. La pneurile normale se va reduce presiunea cu 0,3—0,5 at., spre a îmbunătăți aderența în oarecare măsură. La pneurile moderne „radiale", zise și centurate, ca Dunlop SP, Michelin X, Pirelli-Cinturato etc., nu este necesar să se micșoreze presiunea recomandată de uzina constructoare.

2. Pornirile trebuie să fie executate cu cea mai mare delicatețe. Se va porni cu viteza a doua sau chiar a treia (la mașinile cu patru viteze), efectuînd ambreierea în modul cel mai fin posibil.

3. Orice accelerare trebuie făcută cît se poate de lin, spre a evita patinajul roților

4. Este practic interzis a se folosi frînele. Trebuie condus cu spiritul de anticipare necesar, astfel ca orice frînare previzibilă să se poată realiza numai cu ajutorul frînei de motor, folosind de preferință mersul în priza directă (sau treapta cea mai mare) cu gazele tăiate. În general pe polei lunecos orice frînare atacînd pedala de frînă provoacă blocarea roților, patinarea lor, urmată de derapaj necontrolabil. În astfel de condiții manevrarea volanului în orice chip nu mai servește la nimic.

5. Nu se va merge niciodată cu ambreiajul decuplat sau cu maneta de viteze la punctul mort (pericol de derapaj).

6. Volanul se va manevra în modul cel mai fin posibil, adică cu mișcări micrometrice în marea majoritate a cazurilor.

7. Folosiți claxonul cît mai des, spre a nu fi nevoiți să folosiți frînele (cu urmările arătate la punctul 4).

8. Pe polei, utilizarea lanțurilor de zăpadă nu are o eficacitate prea mare. În țările nordice, unde poleiul persistă 2—6 luni pe iarnă, s-a generalizat folosirea pneurilor speciale cu cuie avînd vîrf de wolfram („spikes"), care permit să se circule pe gheață aproape cu aceeași viteză și siguranță ca pe drum uscat. Astfel de pneuri speciale se fabrică azi în serie de marile firme și încep a se răspîndi în toate țările Europei.

În concluzie, poate că mulți (începători) vor zice: de ce să învăț să merg pe polei, cînd eu în orice caz nu am de gînd să plec vreodată la drum în astfel de condiții? Raționamentul este greșit, deoarece chiciura sau poleiul vă pot surprinde pe drum, cînd nu vă așteptați. Și cred că nu vă surîde o staționare pe marginea drumului timp de cîteva zile în plină iarnă!

Deci, curaj! Învățați-vă cu pricolele. Dacă nu pentru a deveni campioni, cel puțin pentru a deveni buni automobiliști, contribuind în mod direct și indirect la creșterea securității circulației, a fericirii personale.

Petre CRISTEA

Pe deal, pe la Cornățel...

Întîmplarea a făcut ca prima zi de vînătoare de iepuri din acest sezon, „deschiderea", cum se mai spune, să ne găsească în regiunea Argeș, pe terenurile filialei A.G.V.P.S. Pitești, pe dealul Cornățelului din cîntec. Vînătoare colectivă. Dimineață mohorîtă, cu un vînt subțire ca briciul. S-au adunat, în marginea satului Vulpești, 17 „pușți" și vreo 20 de „gonași" (unii sînt într-a cincea sau a șasea, alții au mustăți și barbă). Organizatorul vînătorii — Nicolae Jianu, harnic președinte al filialei din Pitești — îndeplinește, operativ, formalitățile de rigoare (inclusiv semnătura fiecărui vînător pe procesul verbal de instructaj privind protecția muncii (!): „...nu aveți voie să trageți sub un unghi mai mic de 45° față de linia standurilor; nu încărcați armele decît după instalarea în standuri; nu părăsiți standurile decît la semnalul de încetare a goanei...")

După ce ne-a înșirat în chip de mărgele pe ață de-a lungul unei linii de salcîmi continuată de o plantație de pruni și viță de vie, organizatorul și-a „frînt" pușca și a buciumat din țevi începerea vînătorii. Atunci, în „jungla" porumbiștilor încă neculese, peste văi și viroage bogat înveșmîntate cu vegetație, s-au dezlănțuit instincte primare; de o parte, strigăte, tam-tam-uri, fluierături, de cealaltă parte, aproape la un kilometru pe linia standurilor așteptau țevi de pușcă alături de figuri încordate, crispate (oare cum ar fi arătînd vînătorii de tigri în așteptarea fiarelor?), cu degetele pe trăgace și cu privirile pendulînd peste cîmpie. N-a trecut mult și, pe negrul și întinsul arăturilor din față, pe verdele grîului răsărit, au început să alerge... păpădiile toamnei ca alungate de vînt, de furtună, de strigăte: iepurii! Și au început și focurile!...

★

— Cum am ridicat pușca, șoldanul naibii a și cotit și s-a-ntors!... Bineînțeles, l-am șeăpat... spune cu necaz tînărul inginer petro-chimist. Ca să vezi cît de perfizi pot fi iepurii!

— Drăguță, îi răspunde un vînător în vîrstă, te rog să nu te superi, dar mie tot nu-mi venea nici un iepure și m-am uitat la dumneata: păi, te pregătești cu un ceas înainte cînd vezi că îți vine iepurele? Te ridici, pui pușca în umăr, iei linia de ochire, lași pușca jos, o ridici iarăși... și mai ai pretenția ca el să-ți calce în continuare!... Nu drăguță! Fii matale bun și, după ce l-ai înșelat stînd ascuns în tufă, ridică-te în picioare așa-i frumos, să-l împuști stînd în picioare!), pune pușca în umăr și trage în aceeași clipă! Să te aștepți la cotitura lui și să-i pui focul înainte cît trebuie... Altfel, el, iepurele n-are nici o vină. Ce? Nu cumva te-a chemat el azi, aici? Nu prinzi de ce-i zici „șoldanul naibii"!... Și, furios, sexagenarul vînător i-a luat în primire pe alți doi-trei „brînzoi" (vînători tineri) și i-a făcut cu ou și cu otet („păi bine, băiețe, tragi în iepurele care ți s-a oprit popîndău în față la 20 de metri și se miră de ești ciulin sau om? Și l-ai împușcat! Mai bine erai ciulin!... Lasă-l dom'le să fugă și atunci împușcă-l dacă poți! Dacă nu, stai acasă!...")

Altă goană. A fost cuprinsă, între vînători și gonași o mare porțiune de teren. Au venit spre pușți mulți iepuri. Unii s-au repezit orbește peste vînători; au căzut așa cum au venit sau au trecut printre ei, sănătoși, fixîndu-le un rendez-vous pentru la anul (nu se vinează în același teren de două ori într-un an!). Am văzut țevi de pușcă înclinîndu-se fără a schița gestul fatal cînd iepurele trecea prea departe sau se îndrepta spre un vecin; sînt lucruri lăudabile. Însă la vînătoare se întîmplă și lucruri nepăcuite, dar al naibii de necesare!... Iată, a sunat încetarea goanei, deci a vînătorii, dar pe aripa stîngă a liniei se trage ca la... Verdun! După un sfert de oră aflăm și cauza: aripa dreaptă a liniei gonașilor înaintase prea încet... mai veneau iepuri...

— Da? se miră organizatorul. Formidabil!... Bine. Ca să nu mai vină iepuri întîrziați și să trageți după semnal, ieșiți afară din vînătoare pentru o goană! Hai, repede, vînătorii x, y, z... jos pușțile și treceți în rîndul gonașilor!... Și nici n-a catadixit să culeagă privirile rugătoare; a ordonat începerea goanei următoare. Opt vînători și-au așezat pușțile piramidă, acolo la capăt de ogor; din vînători, au devenit... gonași de rînd... Numai așa pot fi evitate accidentele la vînătoare.

★

— Asta-i ultima goană, anunță organizatorul. Cine mai are socoteli cu iepurii, să le încheie acum.

— Păi eu n-am împușcat decît doi... se plînge cineva.

— Și ce vreai? O turmă? Și cum trimiți tu focurile...

— Nene Nicolae, lasă-l, sare unul împăciuitor; și pe cei doi i-a împușcat fiindcă s-a întîmplat să treacă ei pe acolo taman cînd apăsa el pe trăgaci... Rîsul a fost general și prelungit.

După ultima goană, bilanțul: la 17 pușți = 112 iepuri; recoltă de pe aproximativ 1200 de hectare. Se fac socoteli („...Ioane, tu cîți ai împușcat?... Da' unul mi-a sărit... Lasă; știu eu cum tragi ...Ce face?! Îa aruncă-ți pălăria-n sus să vezi, n-o fac ciur?..."). Și totul se sfîrșește cu rîs și voie bună. N-ai zice că oamenii aceștia, tineri sau mai în vîrstă, au parcurs într-o jumătate de duminică aproximativ 30 km pe arături sau drumuri desfundate, că au mutat din loc în loc tone de noroi...

Înainte de a intra în oraș, cam fiecare a avut grijă ca din rucsacul lui din spinare să se vadă urechile sau măcar două lăbuțe de iepure... Dar să nu fim răi: ei așteptau deschiderea sezonului de vînătoare la iepuri de aproape un an de zile!...

Ilie CARCIU

TUR DE MANIVELĂ

(prin lumea automobilistică)

● La cel de-al 52-lea salon al automobilului, de la Londra, uzinele Ford au prezentat un model al noului motor „formula 1". El are capacitatea de 3 litri și dezvoltă 410 C.P. cu 9 000 de turații pe minut.

● În țările cu ierni friguroase, conducătorii de automobile petrec, de obicei, cîteva minute neplăcute pînă cînd pot porni cu mașina lor. Pentru a-i scuti de acest neajuns, o firmă canadiană a pus la punct un demaror cu telecomandă: un mic emițător, aflat în locuința automobilistului și un receptor cuplat cu demarorul. Răsucești un comutator și în aceeași clipă motorul mașinii se pune în mișcare. Teledemarorul acționează pe o rază de 60 de metri.

● Guvernul american a dat publicității o listă de măsuri privind siguranța circulației pe șosele. Din cele 47 de măsuri preconizate, 10 vor intra în vigoare la 1 ianuarie 1969 și se referă la: noi dispozitive pentru a menține copiii mici pe scaunul lor; asigurarea unui anumit nivel calitativ garniturilor pentru frînele autoturismelor, camioanelor, autocarelor, motocicletelor și remorcilor; semnale avertizoare pentru vehiculele nevoite să se oprească, din indiferent ce cauză; prevederea parbrizului cu un sistem de armături care să-l împiedice să se spargă în caz de lovire (măsura are ca scop să nu permită proiectarea pasagerilor în afara mașinii); sisteme de închidere sigură a capotelor, pentru a le împiedica să se deschidă întîmplător; bușoane de radiator care să oțere o siguranță sporită la deschidere; dispozitive de protecție pentru motocicletele (pentru picioare și pentru țeava de eșapament); asigurarea unei calități superioare a geamului farurilor.

● Începînd de luna trecută, în Anglia conducătorii de autovehicule nu mai au voie să bea alcool, nici în cantități foarte mici. „Dacă beți — nu mai conduceți!", spune sloganul lansat de ministrul transporturilor, Barbara Castle. Automobiliștii găsiți cu 8‰ alcool în sînge vor pierde dreptul de a conduce timp de un an și vor plăti o amendă de 100 de lire sterline.